KORRESPONDENT
HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY
I
ROLNICZY

Korrespondent Handlowy, Przemysłowy i Rolniczy, wychodzi dwa razy na tydzień przy Gazecie Warszawskiéj.

Dnia 26 marca **Nro 24.** **Roku 1842.**

O KOLEJACH ŻELAZNYCH W STANACH ZJEDNOCZONYCH I W ŚRODKOWÉJ EUROPIE.

(z Railway Magazine)

Koleje żelazne w Anglji mają tylko ważność handlową i przemysłową, skracają one przestrzenie, i ułatwiają komunikacje między różnemi częściami Królestwa, wprawiają w ruch znakomitą ilość osób i towarów: oto cała ich użyteczność, wpływ ich jest czysto-materjalny. Nie śmiemy jeszcze wydać zdania o rezultatach jakie przyniosą, uważane za spekulację; może, bacząc na ogromne koszta pierwszego założenia, nigdy one nie będą przedstawiać korzyści kolei Stanów Zjednoczonych i Belgji. Przecież w samym tylko miesiącu Styczniu, koleje żelazne angielskie przyniosły 400.000 fn. St. Liczba ta jest bardzo znaczną, dla otrzymania jéj trzeba było mnóstwo podróżnych i znacznego przechodu towarów: jest to nie zaprzeczném świadectwem naszej czynności i bogactwa. Lecz nie zapuszczajmy się daléj: nasze bowiem udoskonalone komunikacje ograniczają się tylko na rezultatach czysto-handlowych i przemysłowych, gdy tymczasem, w innych krajach, gdzie założono koleje żelazne na wielką skalę, przyłożenie się ich, nie tylko jest z pożytkiem związków handlowych i dla podróżnych, lecz wywarły one, i jeszcze wywierają, niczém nie wstrzymany wpływ na stosunki polityczne i internacjonalne ludów, a nawet całych krajów.

Od czasu jak promienie kolei żelaznych rozciągają się, i przedłużają w Ameryce, spory pomiędzy pojedynczemi Stanami Związku codzień stają się rzadszemi i mniéj ważnemi; interesa ich układają się a duch sprzeciwieństwa znika. Belgja uważana w zasadzie ze wzgardą przez wszystkie mocarstwa stałego lądu, zaczęła nabierać znaczenia w Europie, od chwili, jak gałęzie jéj kolei żelaznych dotarły granic związku niemieckiego. Prussy dopełniły wielkiego systemu jedności germańskiéj przez rozszerzenie w Niemczech kolei żelaznych, do których budowy znakomicie się przyłożyły. Niemniéj przezorna Austrja, przywiązała dwoma drogami żelaznemi do swego środka politycznego, Czechy i Węgry zbliżyła morze Adrjatyckie do swéj stolicy, a teraz zajmuje się związaniem ze sobą, przez żelazne drogi dwóch wielkich prowincji włoskich: Wenecji, i Lombardji.

W pośród tego ruchu ogólnego; tylko jedna Francja, zagłuszona wewnętrznemi sporami, pozostała bezczynną; nie pojęła wszystkich korzyści systemu kolei żelaznych, któryby przez jéj terrytorjum otworzył kommunikację bezpośrednią między Hiszpanią, Prussami, i Belgją, któryby przez Marsylją połączył morze śródziemne z Oceanem w kilku punktach jak Bordeaux, Nantes, Calais, Havre, a który rozgałęziając się następnie ku wschodowi, dołączyłby interesa szwajcarskie do franuzkich. Gdyby te wielkie roboty, które zaiste nie są nad siły Francji Ludwika XIV, i Napoleona, przedsięwzięte zostały, Belgja nie byłaby dziś wystawioną na nalegania Niemiec, które chcą ją koniecznie wciągnąć do swego związku celnego: w obec tak obszernego widnokręgu, Belgijczykowie nie wahaliby się: lecz natychmiast przyłączyliby się do Francji, a Szwajcarja poszłaby za ich przykładem. Sama nawet Holandja, na wpół zadowolona ostatniemi traktatami, może się jeszcze do Pruss obrócić. Słowem, wszystkie te kraje nie pewnemi są sprzymierzeńcami. Z drugiéj strony Anglja, przyjąwszy drogę przez śródziemne morze do swych stosunków z Indjami, napotykając w Marsylji koléj żelazną, którąby ją we dwudziestu czterech godzinach przeniosła nad brzegi Kanału Manszy, nie wahałaby się korzystać z niéj. Opóźnienie się Francji w wybudowaniu kolei żelaznych, prócz szkód jakie ztąd poniosły wewnętrzne jej stosunki, zgubiło jeszcze ogromny wpływ na trzy sąsiednie państwa i sposobność zrównoważenia tym sposobem nabytego przez Prussy wpływu na związek niemiecki. Ta strata czasu tém jest ważniéjszym błędem, że Francja nic dotychczas nie uczyniła dla polepszenia swych innych środków komunikacyjnych. Żegluga po jéj rzekach jest niepewną i najeżoną przeszkodami; żadne wielkie dzieło sztuki, nie zapobiegło jeszcze perjodycznym prawie wylewom jéj rzek; kanały są nadzwyczaj drogie, trakty królewskie są

najgorzéj utrzymywane, a uboczne drogi nie podobne do przebycia.

Nie dawno, przed kilkoma laty, inżynier francuzki p. Cordier, wyrzekł; "Francja w najlepszych okręgach nie ma dróg któreby mogły wytrzymać porównanie z najgorszą drogą w Anglji i Belgji." Zasłużyła na ten zarzut, bo Francja mniéj wydaje na utrzymanie dróg swoich niż Anglja, Niemcy, i Belgja, gdzie osóbna opłaty (rogatkowe) pokrywa takowe.

Ta opłata, nader słuszna, bo ostatecznie ciąży użytkujących z drogi, ustanowio nąbyła przez Karlomana; następcy jego nie popierali jéj a za Filipa Augusta zupełnie upadła; lecz w Belgji i w państwie Niemieckiem za wsze była w swéj mocy. W Anglji opłaty drogowe przy rogatkach zaczęły się w 1686 roku, a dziś stanowią połowę jéj systemu komunikacji. Za Dyrektorjatu, Francja znalazłszy w Belgji system opłat przy rogatkach, chciała go u siebie zastósować; lecz pobór myta drogowego tak był nieregularny i tak się dopuszczano oszukaństw, że rogatki wzniesione VI roku, upadły już w VIIIym. Według raportu p. Cretel, opłaty drogowe zaledwie przyniosiły dwanaście miljonów, co w żaden sposób nie pokrywało kosztów utrzymywania dróg. Od téj epoki we Francji wielkie trakty obciążają budżet ogólny;lecz dlatego nie są w śmiertelnym stanie.

Wpośród podobnych okoliczności, mocno żałujemy, że naród tak oświecony jak Francja, przez położenie swoje i naturę będący pośrednikiem większéj części państw européjskich, nie pojął od razu korzyści jakie mógł odnieść z dróg stosownych do nadzwyczajnych szybkości, a jeszcze mocniéj żałujemy, że rząd francuzki nie przedsięwziął wcześniéj inicjatywy do tych wielkich środków kommunikacyjnych, jak to uczyniły rządy Austrji, Belgji, Pruss, i Bawarji.

W północnéj Ameryce, gdzie system drógowy był jeszcze nie doskonalszym jak we Francji, zaraz przyjęto wszystkie korzyści z udoskonalonych środków kommunikacyjnych wynikające: stany, miasta, prywatni, korporacje wyścigały się w przyłożeniu do wykonania tych wielkich i użytecznych robót. Po piętnastu latach niesłychanych wysileń, i ciągłéj czynności, Związek amerykański posiada teraz siedm tysięcy mil angielskich, 2,370 lieues, kolei żelaznych już będących w użyciu, albo w krótce skończyć się mających. Linje te, zrazu przedsiębrane w interesie czysto-miejscowym, były początkowo bardzo krótkie.

Udając się z Baltimore do Filadelfji (20 mil pol.) trzeba było przebywać cztery administracje zupełnie osobne. Dziś większa część kompanji połączyła swe interesa i drogi swe powiązała, tak że te drogi, pierwiastkowo odosobnione, obecnie przedstawiają nader rozległe systemy, i jak najkorzystniejsze dla stosunków różnych Stanów. Przytoczymy godny uwagi przykład. Wielka zachodnia kolej żelazna (Great Western Railwaj) szła początkowo z Portsmouth (New-Hampshire) do Bostonu (Massachutes) w odległości 30 mil. Tam połączywszy się z koleją z Bostonu do Providence idącą, posunęła się aż do Stonington; potem przyłączywszy się w New-York przebywa Hudson, zbiega do Filadelfji i Washingtonu. Skoro to wielkie połączenie zostało dokonanem, przedłużono je do Stanów południowych, gdzie już kilka kolej żelaznych było w użyciu. Georgja, Alamba, obie Karoliny, Wirginia, nowych dostarczyły zagałęzień, i obecnie ta Droga żelazna przedstawia rozwinięcie nieprzerwane 1,600 mil angielskich (530 lieues) Jest to największa koléj żelazna z istniejących na świecie, a nie zadługo powiększy się o 200 mil, skoro droga z Nahsville do Nowego Orleanu zostanie ukończoną.

Trudnoby sobie zdać sprawę z tak olbrzymich rezultatów, otrzymanych w kraju nie obfitującym w żelazo, gdzie ręczna praca jest bardzo drogą, gdzie kapitały nadzwyczaj rzadkie, gdybyśmy nie wiedzieli że amerykanie zdołali wykonać te wielkie roboty z niezmierną oszczędnością, którą nie mają pojęcia w Europie, a która jak nam się zdaje wartoby do niéj wprowadzić.

W Anglji mila kolei żelaznéj kosztuje w przecięciu od 20, do 50,000 fn. szt. w Stanach Zjednoczonych wydatek ten nie przenosi 5000 f. str. Tak więc tym samym kapitałem kompanja amerykańska 8 albo 10 razy więcéj wystawi drogi jak kompania angielska! Taki rezultat jest niezmiernym w przemyśle. Tam wszelkich używają środków aby oszczędzić materjału i ręcznéj roboty; wszędzie gdzie my używamy kamieni lub żelaza, Amerykanie potrafili zastąpić to drzewem; skopywanie plantu odbywa się pługiem a nasepki za pomocą środków mechanicznych; railsy wraz z drzewem zaledwie ważą 50 funtów, gdy tymczasem w Anglji musiano podnieść wagę ich, aż do 80 funtów. Drewniane mosty stawiane przez amerykańskich inżenierów sprawiedliwie zasłużyły na sławę co do swéj mocy i pięknéj formy; jeden szczególniéj, na kolei żelaznéj z Providenee do Bostonu, jest przedmiotem powszechnego podziwienia. Ma 1,200 stóp długości, a przęsła mają rozwinięcia od 30 do 125 stóp. To oszczędne postępowanie dozwala kompanjom wykonywać szybko, i tanio przedsiębrane linje. W Europie, mało używają drzewa w kolejach żelaznych; zanadto starają się o monumentalną ich budowę, nakształt Rzymian. Posłuchajmy w tym przedmiocie podawaną naukę przez sławnego inżyńjera amerykańskiego, Johna Tauner; może się to przydać niejednemu spekulantowi; "Dajmy na to, że wypada nam stawiać most na rzece lub między dwoma górami. Wedle dawnych zasad, użytoby kamienia jako materjału najtrwalszego; ja zaś radziłbym użyć drzewa, i w następujący sposób objaśniam moją opinję: bez zaprzeczenia kamień jest materjałem do budowli daleko trwalszym od drzewa, ale też i daleko droższym. Jeżeli most drewniany kosztuje 1,000 fr. szt. taki sam kamienny kosztować będzie 3,000 f. s. pierwszy wymaga ciągłych napraw, i nie potrwa dłużéj nad trzydzieści lat, drugi małego potrzebuje nakładu do utrzymania i jest wieczno-trwały. W takim razie lepiéj budować go z drzewa. Zamiast bowiem wydawać 3,000 f. s. wyda się tylko 1,000, zostające 2,000 f. s. mogą być umieszczone na procent składany, a kapitał ten wyniesie 4,500f. st. Odtrąćmy 500 f. s. na coroczne naprawy 25 do 30 lat odtrąciwszy 1,000 f. s. za postawienie nowego mostu, pozostanie jeszcze 3,000 f. s. które znowu umieszczone na procent składany, wydadzą 6,600 f. s. za drugie lat 25. Tak więc, lubo w rzeczy saméj most

kamienny nie potrzebuje żadnéj naprawy i trwa wiecznie, ale że wyłożony kapitał staje się martwym, widoczna przeto że najlepiéj pojęta i najstosowniéjsza budowa jest ta która najmniéj wymaga nakładu.“ Celem jaki sobie zakładają amerykanie we wszystkich swoich operacjach, jest otrzymanie z poniesionego wydatku największego jak tylko można użytku, i natychmiastowych korzyści. Europa nie straciłaby na przyjęciu podobnegoż systemu.»

Jednakże lubo oszczędność jest przemysłową dewizą amerykan, nie cofnęli się oni przed dziełami sztuki które trzeba było wykonać, dla doprowadzenia do dobrego rezultatu zamierzonych przedsiebierstw; wybudowali oni wspaniałe widukaty granitowe; urządzili równie pochyłe opatrzone w potężne machiny stojące, nakoniec jak w Europie poprzeżynali oni góry, poodwracali rzeki, i w wnętrzności ziemi wprowadzili ogromne tunele. Powiedzmy przynajmniéj, że ta nadzwyczajna oszczędność z którą Amerykanie budowali swe drogi żelazne była konieczną w kraju gdzie ludność jest bardzo rozproszoną i gdzie nieskończenie trzeba było przedłużać linje dla dotarcia ważnych środków ludności: dla tego téż, mimo taniości swych dróg, amerykanie widzieli się przymuszonemi naznaczyć ceny od przewozu osób i towarów daleko wyższe jak np. w Belgji, gdzie ludność jest daleko liczniéjsza, gdzie co krok prawie wagony napotykają ludne miasta które im nowych dostarczają passażerów. To nagromadzenie się mieszkańców jest nader ważnym faktem do zbadania we wszystkich krajach, bo ono stanowi powodzenie lub upadek tego rodzaju przedsiębierstw.

Porównanie rezultatów otrzymanych, na kolejach żelaznych Belgji i Stanów Zjednoczonych i jeszcze dobitniéj tę prawdę wykaże, i tak:

	Stany Zjednoczone	Belgja
Budowa mili kolei żelaznéj kosztuje w przecięciu.	110,000 fr.	218,890 fr.
Średnia liczba podróżnych na milę i na konwój	40 osób	143 os.
Cena przejazdu od podróżnego na milę wynosi	12 cent.	4 c.
Dochód brutto z mili kolei żelaznéj	16,297 fran.	31,000 fr.
Koszta utrzymania i t. p.	10,335	20,866
Dochód czysty	5,962	10,634
Procent więc od wyłożonego kapitału jest:	5 za sto	5 za sto

Tak więc, samo s upienie się ludności przeważnie wpływa na wszelkie inne względne stósunki: rozprószenie mieszkańców Stanów Zjednoczonych i względnie mała ich liczba, zmusiły amerykańskich przedsiębierców do budowania kolei za połowę ceny w Belgji wydawanéj i do potrójenia taryfy przewozowéj. Jednakowoż, ostateczny rezultat jest ten sam w obu krajach: użytkowanie przynosi tylko pięć procent od wyłożonego kapitału. Wprowadzenie więc postępowania amerykańskiego byłoby nadzwyczajnie korzystném w państwach gdzie ogniska ludności są liczne i bardzo zbliżone; Niższość Północnéj ameryki od Belgji widocznie wypływa tylko z mniéjszéj liczby podróżnych te linje przebywających; bo koszta pierwszego założenia i utrzymania, o połowę mniéj wynoszą jak w Belgji.

Wielki napływ podróżnych na kolejach Belgijskich tłómaczy się przytem taniością taryfy: w Anglji, w Niemczech, opłata za przejazd jednéj mili (1,600 Metrów) przenosi często 15 do 20 centin, we Francji, taryfa ustanowioną została na 25 centymów za milę 4 kilometry wynoszącą, gdy tymczasem w Belgji opłata wspomniona wynosi tylko 18 cetimów za milę, 5 kilometrów długą, a rząd belgijski stara się jeszcze i tę cenę zmniéjszyć. Dla tego też zadowolające rezultaty corocznie uwieńczają usiłowania rządu do uczynienia kolei przystępnemi dla większéj liczby ludności, W 1841 r. prawie połowa Belgji przyjechała koleją żelazną, i przewieziono na niéj 1,200,000 kilogramów towarów.

Oto jest wreszcie szybki postęp jaki uczynił ruch na kolejach żelaznych tego kraju w ostatnich latach.

Przychód i ruch na kolejach żelaznych Belgji od 1835 do 1841 r.

Lata	Podróżni.	Dochód
1835	421,439	286,995 frr.
1839	1,900,000	3,585,515
1840	2,194,414	4,040,057
1841	2,628,208	4,116,693

Jeżeli Niemcy lepsze napotkały warunki jak Stany Zjednoczone pod względem skupienia się ludności, miały za to inne, nie mniéj trudne zawady do przezwyciężenia: mnogość od oddzielnych stanów, i skoncentrowanie własności w rękach nieprzyjaźnych przemysłowi, nadało gruntom wartość nadzwyczaj wygórowaną; rzadkość paliwa i żelaza, brak mechaników i rzemieślników powiększyły znacznie wydatki. Dlatego też niemieccy inżynierowie starali się budować swe koleje z największą prostotą. Wyjąwszy drogę żelazną z Drezna do Lipska wszystkie inne są o jednym rzędzie szyn, z ustępami do omijania przy każdéj stacji, lecz grunta i planty przygotowane były prawie wszędzie na dwa rzędy szyn. Dziewiętnaście linji dziś już będących w użyciu, przedstawiają długość 1,320 kilometrów i kosztowały 148,500,000 fr. czyli 114 do 115,000 fr. za kilometr, to jest nadzwyczajnie taniéj od kolei żelaznych zbudowanych we Francji i w Anglji, gdzie średnia cena prawie zawsze więcéj nad milion franków wynosi na milę. To umiarkowanie w wydatku tym bardziéj zasługuje na uwagę, że grunta przez które droga żelazna przechodzi są bardzo nierówne, i że cena szyn (rails) lokomotyw i ręcznéj roboty jest nadzwyczaj wysoką. Przedsiębiercy niemieccy zpoczątku musieli z wielkim kosztem z Anglji sprowadzać żelazo, koks i robotników nawet, i dopiero po wielkich poświęceniach zdołali ukształcić sobie doświadczonych mechaników i robotnikaw: Dziś Niemcy posiadają kilka wielkich zakładów do budowy lokomotyw; nowo udoskonalony aparat dozwala na kolejach żelaznych południowych, korzystnie zastępować koks drzewem nie oszacowane ulepszenie, dozwalające oszczędności 115 fr. na jednym drogi przejeździez Munich do Augsburga.

Berlin jak łatwo każdy zgaduje, jest ogniskiem tego ruchu; ztamtąd promienieją wszystkie projekta i prawie wszystkie linje. Przez kolej żelazną z Coethen i przedłużenia od niéj zależące, Prussy łączą się z księstwami Saskiemi, z Hessją, Bawarją z jednéj strony; z Brunswikiem, Westfalją, i prowincjami Reńskiemi, z drugiéj. Koléj żelazna ze Szczecina nadaje Berlinowi wszystkie korzyści portu na morzu Baltyckiém i łączy Odrę z Elbą; przez kolej żelazną z Frankfortu nad Odrą Prussy posuwające się ku swym odległéjszym posiadłościom wschodnim, przygotowują sobie związek z Austrją i otwierają sobie drogę do morza Sródziemnego, Czarnego i do Dunaju; koléj żelazna z Hamburga otworzy im nową drogę odbytu na północném morzu, a linje do Magdeburga, Minden i Kolonji, postawiąje w bespośredniem połączeniu z Renem, Frankfortem nad Menem, następnie z Belgją, Francją, i Szwajcarją.

Ren jest obecnie głównym przedmiotem zajęcia się Niemiec, nie tylko kraje nad jego brzegami leżące, ale nawet oddalone od niego chciały pomnożyć środki kommunikacji z tą wielką drogą handlową i przybliżyć się do niéj przez kanały i koleje. Księstwa Badeńskie, Heskie, Królestwo Wirtembergskie największe podjęły ofiary by tego celu dosięgnąć: i dzięki tej chwalebnéj pieczołowitości, myśl Cezara i Karola Wielkiego połączenia Dunaju z Renem nakoniec ziszczona. W Grudniu r. z. statek parowy, Joanna d'Arc, popłynął w górę Mozelli aż do Coblentz, tam wpłynął na Ren, którym dotarł aż do Moguncji gdzie Men wpada; następnie tą rzeką popłynął aż do Reignitz i Bamberg i dostał się na Ludwiks-Canał, który stanowi owo tak pożądane połączenie. To jeszcze nie dość; Król Bawarski w mowie swéj przy otwarciu Izb, solennie przyrzekł, że mimo ogromne trudności które przedstawia grunt ciągle nierówny i twardość skały góry składającéj, należącéj po największéj części do pierwotnych pokładów, Ren połączonym jeszcze zostanie z Dunajem przez koléj żelazną; jest to przedsięwzięcie najeżone trudnościami, które wola Króla i przywiązanie jego poddanych zapewne zdoła przezwyciężyć.

Taki jest stan rzeczy, który od dziś za lat kilka nada handlowi Reńskiemu, już i tak ożywionemu, nadzwyczajną rozciągłość: jest to jak łatwo dostrzedz obszerny system, obejmujący jednocześnie pułnocne i pułudniowe Niemcy, dobiegający Francji w trzech różnych punktach, a którego ostatecznemi krańcami są Ocean, morze pułnocne, morze Baltyckie, Dunaj, morze śródziemne i wschód. Wszystkie interesa środkowéj Europy, oczywiście w jedną spłyną całość, a jeżeli Francja przystąpi do niego szczerze i bez żadnych tajemnych zamiarów, można naprzód przewidzieć że wykonanie tych olbrzymich robót ustali jeszcze na długi czas pokój którego Europa kosztuje od lat dwudziestu pięciu.

ZBOŻE.

Berlin, 21 Marca.

Zapasy pszenicy które jeszcze w jesieni znajdowały się na Odrze ale nie mogły być spuszczonemi dla niskiéj wody, dostały się już na kanał Frydryka Wilhelma i w następnym tygodniu przybędą na targ tutéjszy. Przy niskich cenach w Hamburgu nie wiele zapewnie odéjdzie w tamtym kierunku, i ładunki te, tu zapewne złożone zostaną dla doczekania się korzystniejszych cen. Za polską pszenicę któréj tu znajduje się jeszcze kilka partji, żądają jeszcze 67 do 70 tal. za żółtą szlązką 93—64 tal. W zeszłym tygodniu przedaną została znaczna znaczna partja polskiéj przez licytację na 64 tal. linge po 24 szefli na wespel (zwykle liczy się 25 szeflie Zytów dobrych ciężkich gatunkach znajduje jeszcze kupców i płaci się po 38 do 39 tal. lekkich nie chcą konsumenci kupować dopóki mogą dostać ciężkie. Przy takich okolicznościach trudno jest obliczyć co może stać się z żytem na dostawę zakontrak. towarem gdy przybędzie na tutéjsze targi. Cena tegoroczna na dostawy Kwietniowe zniżyła się do 32 i 34 tal. i nawet na tę cenę mało znajduje sie kupców; na powyższe terminy płacą o kilka talarów więcéj.

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIEJ

— Dnia 25 Marca. —

		Żądają Rs.	k	Dają Rs	k
1. *Wexle.*					
Berlin 100 talarów	2 M.	92	40	92	25
Gdańsk 100 talarów	2 M.	—	—	92	10
Hamburg 300 m. k.	2 M.	138	60	138	37
Londyn fun. sterlin.	3 M.	—	—	6	26
Lipsk 100 talarów		—	—	—	—
Moskwa 100 rub. sreb.	1 M.	99	99	99	25
Petersburg ditto.		99	50	99	—
Paryż 300 franków	3 M.	75	—	74	60
Wiedeń 150 zł. reńskich.	2 M.	97	20	96	60
Wrocław 100 talarów	2 M.	92	40	92	20
2. *Monety.*					—
Polskie złoto za 100 złp.		—	—	—	—
Rossyjskie Imperjały.		5	14	5	13
Holend. dukaty nowe		2	94	2	93
ditto stare ważne		—	—	—	—
Pruskie Frydrychsdor		4	98	—	—
Rossyjskie assygnaty		—	—		—
Austr. bil. ban. 150 r.		98	55	98	40
3. *Papiery.*					
List zastaw. b. bez k. (*).		—	—	—	—
Listy zastawne nowe.		14	75	14	70
Obligacje udziałowe.		[illegible]	—	—	—
Certyfik. ban. na zł. 200.		27	75	27	—

(*) Wartość kuponu kop. 15 5/6

SREDNIA CENA ZYWNOŚCI

Na ostatnich targach Warszawskich i Pragskich płacono za korzec żyta rubli sr. 3 kop. 7; — pszenicy r. s. 5 k. 14 — Jęczmienia r. s. 2 kop. 19; owsa r. s. 1 k. 47; 1/2 — mąki pszennéj przedniéj r. s. 7 k. 40, ordynarnéj 6 ćwierci r. s 7 k. 78, żytniéj pytlowéj r. s. 4 k. 27, gryczanéj korzec r. s. 3 k. 92; 1/2 kaszy gryczanéj zwyczajnéj r. s. 4 k. 17, drobnéj r. s. 7 k. 30, jęczmiennéj ordynarnéj r. s. 2 k. 60; — siana furę jednokonną od r. s. 3 k. 80 do r. s. 3 k. , parokonną od r. s. 3 k. 45 do r. s. 4 k. 50; słomy furę zwyczajną od r. 1 k. 87 do r. s 3 k. 90; — sążeń drew sosnowych r. s. 6 k. 45; — wół dobry od r. s. 51 do 37 średni od r. s. 36 do 30, lichy od r. s. 29 do 28; — ciele r. s. 2 k. 85 — wieprz dobry od r. s. 14 do 12 lichy od r. s. 11 do 9, lichy od r. s. 8 do 6; — masła funt k. 19 słoniny funt k. 10; — kartofli korzec k. 94 — okowity 10 próby garniec k. 80; — 6tej próby garniec kop. 48.